



ภาพจากหนังสือพิมพ์ไทยโพสต์ ฉบับวันที่ ๑ ต.ค.๒๕๔๗

นั่นเป็นแค่โครงการแรกครับ แต่การ “ฮั้วแบบCEO” ได้ลุกลามไปจนถึงงานที่เรียกว่าสัญญาสัมปทาน จนมีการนำไปตั้งกระทู้เพื่อทวงถามหาคำตอบกันในสภาด้วย

คือสัญญาสัมปทานให้กับเอกชนเข้าบริหารและก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟส ๒

โดยสำหรับ เฟส ๑ นั้น รัฐเป็นคนก่อสร้างท่าเรือเอง

ขออธิบายเพื่อทำความเข้าใจได้ง่าย ๆ อย่างนี้ครับ ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่สำคัญมาก เพราะเป็นช่องทางหายใจของประเทศในเรื่องการส่งออกสินค้า ขณะที่ท่าเรือคลองเตยใช้งานมานาน และมีปัญหาเยอะ เพราะกทม. ขยายตัวมากขึ้นทุกวัน การแก้ไขปัญหารื่องนี้ในระยะยาว หนีไม่พ้นที่จะต้องย้ายท่าเรือออกไป

ผลสรุปไปลงที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งผมเชื่อว่าต่อไปความจำเป็นของท่าเรือคลองเตยก็คงต้องยกเลิกกิจการไป แต่จะไปมะรุมมະคຸ້ມกันที่ท่าเรือแหลมฉบังแทน

เดิมทีฝ่ายราชการไม่อยากบริหารท่าเรือเอง แต่รัฐบาลจะเป็นคนสร้างท่าเรือ แล้วให้เอกชนมาประมูลเพื่อบริหาร มีสัญญาสัมปทานร่วม ๒๐ - ๓๐ ปี แต่ไม่ได้ให้ทั้งหมด จะแบ่งเป็นล็อต ๆ ไปครับ

อธิบายให้เห็นภาพมากขึ้น ท่าเรือก็คือ อ่าว แบ่งออกเป็นเบย์ที่ ๑ เบย์ที่ ๒ เบย์ที่ ๓

เบย์ที่ ๑ นี้ก่อสร้างเสร็จแล้ว มีทั้งหมด ๓ - ๔ ล็อก มีผู้บริหารหลายราย มีทั้งคนไทย สิงคโปร์ และ

ฮ่องกง

เบย์ที่ ๒ ก่อสร้างไปบางส่วน แล้วรัฐบาลชุดนี้มาแนวใหม่ บอกว่าในอ่าวที่ ๒ หรือเบย์ที่ ๒ นี้รัฐจะไม่ก่อสร้างแล้ว แต่จะให้สัมปทานเอกชนมาก่อสร้าง แล้วให้ดำเนินการทั้งหมด โดยเอาเอกชนมารายเดี่ยวเลย

ตรงนี้แหละที่ผมตามไปดูและพบว่า น่าจะมีอะไรผิดปกติครับ ว่านโยบายอย่างนี้ถูกต้องหรือเปล่า เพราะการยกทำเรือให้เอกชนก่อสร้างและบริหารร่วม ๓๐ ปี เท่ากับว่าปล่อยให้ปล่องหายใจของประเทศในการส่งออกสินค้า อยู่ในมือของเอกชนรายเดียวไปตลอดอายุสัมปทานใช่หรือไม่

ในนโยบาย ผมคิดว่าเป็นสิทธิของรัฐบาลที่จะทำได้ แต่ประเด็นสำคัญก็คือว่า เวลาคัดเลือกเอกชนมาทำงานมีความโปร่งใสหรือไม่ต่างหาก

วิธีการเข้าลือคืออีกตามเคยครับ คือผู้เสนอต้องเสนอ ๒ ชอง คือชองเทคนิค และชองราคา แต่กรณีทำเรือแหลมฉบัง ลึกซึ่งมากกว่านั้น เพราะนอกเหนือจากไม่เปิดชองราคา หลังจากไม่ผ่านชองเทคนิคแล้ว เรื่องของราคาก็กลับไม่ถือว่าเป็นเรื่องสำคัญที่สุด การเสนอราคาคณะกรรมการพิจารณากลับให้น้ำหนักเพียงร้อยละ ๒๐ เท่านั้น แต่เรื่องทางเทคนิคกลับให้น้ำหนักสูง ถึงร้อยละ ๘๐

น่าประหลาดใจสุด ๆ ใหมครับ เพราะจริง ๆ ถ้าหากคำนึงถึงที่ประโยชน์ของรัฐเป็นที่ตั้ง จะต้องพิจารณาให้ผ่านเรื่องเทคนิคไปก่อน แล้วค่อยไปว่ากันราคาเพื่อใช้เป็นเครื่องตัดสิน เพราะการเสนอราคาคือการเสนอผลประโยชน์ตอบแทนให้รัฐ คนธรรมดาสามัญฟังกี่ย่อมเข้าใจเหมือนที่ผมเข้าใจ แต่โครงการนี้ไม่ใช่ ? เขาทำตรงกันข้าม !!!

ผมขุดต่อไปอีก ยังพบเรื่องที่ลึกซึ้งและสุดคลาสสิกต่อไปอีก ผู้อ่านต้องอ่านซ้ำๆ เพื่อให้เข้าใจจนครับ อ่านแล้วท่านจะทิ้งมากกว่า เขาทำกันได้ถึงขนาดนี้เชียวหรือ ?

โครงการนี้เป็นโครงการที่อนุญาตให้เอกชนเข้ามาร่วมทุนกับรัฐบาล เพราะฉะนั้นจะต้องเข้าข่าย พ.ร.บ.ร่วมทุนระหว่างภาครัฐกับเอกชน เป็นวิธีการขั้นตอนที่ได้มีการวางกฎเกณฑ์กันไว้

ที่สำคัญที่สุดต้องจ้างที่ปรึกษามาพิจารณานะครับ ว่าโครงการนี้ควรจะดำเนินการแบบไหน อย่างไร รัฐควรจะได้ผลตอบแทนเท่าไร จึงจะคุ้มค่า

ถึงควรให้เอกชนเข้ามาลงทุน

กระทรวงคมนาคมได้ทำตามขั้นตอนที่ พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ ได้กำหนดไว้ แล้วนำเสนอกระทรวงการคลัง ก่อนกระทรวงฯ นำเสนอคณะรัฐมนตรี

รัฐมนตรีให้ความเห็นชอบเรื่องนี้เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๔๗

เบื้องต้นของเรื่องนี้ที่นินทากันมากคือ เราอนุญาตให้ผู้รับเหมาหรือเอกชนที่เข้ามาร่วมทุน ยื่นซองเมื่อวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๔๗

ปรากฏว่า วันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๔๗ ได้ผู้ประกอบการแล้วครับ ใช้เวลาพิจารณาเพียง ๑๑ วัน รวมทั้งวันเสาร์อาทิตย์ด้วยนะครับ รวดเร็วดีจริง ๆ

ไม่น่าเชื่อว่าโครงการใหญ่ขนาดนี้ จะยกทำเรือน้ำลึกริมฝั่งทะเลตะวันออกของเราให้เอกชนเช่า เพื่อหาผลประโยชน์ ๓๐ ปี มูลค่าของโครงการที่รัฐควรได้รับ ๗๐,๐๐๐ ล้านบาท ใช้เวลาพิจารณาเพียง ๑๑ วันครับ

เสนอ กรม. ปูบ กรม. อนุมัติปั๊บเลยครับ

นี่เป็นเรื่องแรกที่เขานินทากันว่าพิจารณาเร็วจริง เวลาซักถามกันในสภา รัฐมนตรีตอบว่า ไม่เร็วหรอก เพราะโครงการนี้เริ่มมาตั้งแต่ปี ๒๕๔๖ แล้ว

พูดง่าย ๆ ว่าเป็นเวลา ๑๐ เดือนแล้ว แต่นั่นไม่ใช่คำถามครับ

คำถามที่คนเขาสนใจ เขาถามว่า ทำไมใช้เวลาเพียง ๑๑ วันเท่านั้น พิจารณาได้ว่าบริษัทนี้ดีและเหมาะสม ให้ผลประโยชน์ตอบแทนรัฐคุ้มค่า

๑๑ วัน / ๗ หมื่นกว่าล้าน / สัญญาสัมปทาน ๓๐ ปี !!!

คำถามที่ตามมาอีกก็คือ เรื่องของความเหมาะสมในการพิจารณา ว่าบริษัทไหนเป็นบริษัทที่ดีที่สุด ที่ผมได้พูดเรื่องการเปิด ๒ ช่อง คือช่องเทคนิค กับช่องราคา รายการนี้ผู้ยื่นซองมีเพียง ๓ รายครับ รายที่ได้ไปคือรายจากฮ่องกง บริษัท Hutchison Joint Venture ชื่อเดียวกับยี่ห้อโทรศัพท์ยี่ห้อหนึ่ง ส่วน Dubai Joint Venture และ PSA Joint Venture ยื่นช่องเทคนิคและช่องราคาด้วยกันทั้งหมด ปรากฏว่า กลุ่ม Dubai Joint Venture ไม่ผ่านเรื่องเทคนิค ทำให้ไม่มีโอกาสรู้ว่า รายนี้ เสนอราคาเท่าไร รู้อย่างเดียวว่าเขาเลือกให้ Hutchison Joint Venture ชนะประมูล

ที่ผมพูดว่าเรื่องนี้ลึกซึ้งและสุดคลาสสิกก็คือ ในการเสนอข้อมูลทางเทคนิค การทำเรื่องแห่งประเทศไทย ได้กำหนดว่า เอกชนจะต้องเสนออะไรบ้าง ที่เป็นเนื้อหาและเป็นสาระสำคัญในข้อเสนอทางเทคนิค

ปรากฏว่าในเอกสารที่ผมได้มา มีการระบุข้อกำหนดไว้ว่า เอกชนที่จะนำเสนอจะต้องแสดงงบการเงินล่วงหน้า คือประมาณการในช่วง ๓๐ ปีข้างหน้า ว่างบการเงินของบริษัทจะมีหน้าตาอย่างไร

ถ้าท่านเป็นเอกชน ท่านมาเสนองานในโครงการนี้ เวลาเขาให้เสนองบการเงิน ท่านต้องระบุให้ชัดเจนว่า บริษัทท่านจะต้องลงทุนก่อสร้างเท่าไร

จะต้องใช้เงินค่าจ้างคนบริหารจัดการเท่าไร

คาดว่าจะมีเรือสินค้ามาจอดวันละกี่ลำ เดือนละกี่ลำ

ขนถ่ายสินค้าที่ตู้คอนเทนเนอร์ต่อปี เป็นต้น

ประเด็นสำคัญที่สุดคือ ท่านจะต้องระบุว่า ค่าใช้จ่ายของท่านมีอะไรบ้าง เงินที่ต้องจ่ายค่าสัมปทานให้กับรัฐนั้น แต่ละปีจะจ่ายเท่าไร จ่ายอย่างไร

นั่นหมายความว่าผู้เสนอของเทคนิคทั้ง ๓ ราย จำเป็นต้องเสนอประมาณการงบการเงิน ซึ่งรวมถึงประมาณการหรือข้อกำหนดที่ว่าด้วย คือ ผู้เสนอจะต้องจ่ายเงินให้กับการทำเรือแห่งประเทศไทย เท่าไร และเมื่อไร

พูดง่าย ๆ ก็คือ ซองราคามันซ่อนอยู่ในช่องเทคนิคแล้วครับ !!!

เรื่องนี้ผมงงมากเลย ถ้าการทำเรือแห่งประเทศไทย กำหนดอย่างนี้แล้ว ทำไมจะต้องไปเปิดซองราคาให้เสียเวลาด้วยเล่า

พิจารณาเพียงของเดียวก็เท่ากับพิจารณาทั้งของเทคนิคและของราคา

ทำไมจะต้องทำแบบนี้ ผมขออนุญาตใช้คำว่า “คัจฉริต” บอกว่าถ้าเทคนิคไม่ผ่าน ไม่เปิดของราคา ทั้ง ๆ ที่ของราคาไม่ต้องเปิดก็รู้อยู่แล้ว เพราะจะต้องเป็นตัวเลขตัวเดียวกันที่ต้องเสนอในงบการเงิน ที่อยู่ในข้อเสนอทางเทคนิคไงครับ

ข้อเท็จจริงเรื่องนี้ยืนยันได้ทั้งจากเอกสารที่ผมได้มา และจากคำตอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่ตอบในสภา ท่านบอกเองเลยว่า มีบริษัทที่เสนอราคาให้สูงแต่ก็ไม่ใช่ว่าจะได้ บริษัทที่วันนี้เสนอถึง ๘,๐๐๐ กว่าล้านบาท

ที่ผมงกัตรงนี้แหละครับ ไหนท่านบอกว่าไม่ได้เปิดของราคา ทำไมท่านไปรู้ละว่าเขาเสนอราคาเท่าไร

คณะรัฐมนตรีรู้เรื่องนี้หรือเปล่า ถึงอนุมัติออกมาได้ หรือว่ารู้กันเองเพียง 2 คน คือ หัวหน้ารัฐบาลกับ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ฉลาดทำครับ แต่คนเราไม่ได้กินเกลือ กินข้าวเหมือนกัน ผมถือว่าการตุกติกตรงนี้น่าเกลียดมาก สกปรกที่สุดเท่าที่เคยเห็นการประมูล !!!

และประเด็นนี้ก็ยังเป็นประเด็นที่ยังไม่มีคำตอบจากรัฐมนตรีที่รับผิดชอบ ว่าถ้าหากของเทคนิค ต้องใส่ผลประโยชน์ตอบแทนที่จะให้รัฐไปด้วยแล้ว ทำไมจะต้องไปเปิดของราคาอีก

ไม่มีคำตอบจริง ๆ ครับท่าน

ประเด็นที่สำคัญมาก ๆ ในลำดับต่อมา คือ ประเด็นที่เกี่ยวกับเงินผลตอบแทนที่รัฐพึงจะได้รับ ซึ่งรัฐมนตรี ย้ำแล้วย้ำอีก ว่ารัฐไม่ยอมได้ผลตอบแทนสูง ไม่ยอมได้เงินมากหรอก เพราะว่าถ้าไปเอาเงินมาก เขาจะเก็บจากผู้ประกอบการมาก

พูดอย่างนี้น่าเกลียดครับ

เพราะมีหลักประกันอะไร ว่าถ้าบริษัทที่ได้ประมูลไปเขาจ่ายให้รัฐน้อย แล้วเขาจะไม่ไปเก็บจากผู้ประกอบการมาก ช่วยบอกหน่อยสิ โดยเฉพาะไม่มีคู่แข่งเพราะบริษัทเดียวได้ไปหมดทั้งอ่าว

วิธีการพิจารณาที่ถูกต้องที่สุด คือเราจะต้องใช้เอกสารของบริษัทที่ปรึกษาที่เราจ้างขึ้นมาเป็นองค์ประกอบ ในการตัดสินใจ โครงการนี้มีการว่าจ้างที่ปรึกษาให้พิจารณาเรื่องนี้ไว้แล้ว เขาเสนอไว้ว่าเอกชน พึงให้ผลตอบแทนแก่รัฐเป็นจำนวนเงินเท่าไร รวมทั้งรายละเอียดอื่น ๆ เต็มพริคไปหมด

พอไปพลิกดูรายงานของบริษัทที่ปรึกษาจะเห็นชัดเลยครับ เขาบอกเป็นตัวเลขไว้ว่า ควรมีการกำหนดผลตอบแทนขั้นต่ำที่สุดปีหนึ่ง ๆ ต้องจ่ายให้รัฐเท่าไร ในช่วง ๓๐ ปี แล้วมาประกวดแข่งกัน ว่าใครให้เพิ่มมากกว่าขั้นต่ำ

ใครให้มากที่สุดคนนั้นเราน่าจะจ้าง เราน่าจะออกสัมปทานให้ !!!

แต่เขาบอกว่าไม่ว่าจะเสนอราคาเท่าไร เขาคิดว่าราคาที่เหมาะสมที่สุด ควรคิดราคาย้อนหลัง เป็นตัวเลขที่เรียกว่า NPV (Net Present Value) นะครับ เพราะว่าสิ่งที่เราจะเอารายรับที่รัฐจะได้ หรือการทำเรือควรจะได้ใน ๓๐ ปี มาเปรียบเทียบกับนั้นทำได้ยาก เพราะบางคนเสนอว่า ๑๐ ปีแรกไม่จ่ายเงินเลย บางคนก็เริ่มจ่ายตั้งแต่ปีที่ ๑ อย่างนี้เป็นต้น

เขาก็ต้องคิดทอนตัวเลขกลับมา ในอัตราที่ถือว่าเป็นผลตอบแทนที่เหมาะสม ที่ปรึกษาบอกว่า อัตราที่เหมาะสมน่าจะอยู่ที่อัตราร้อยละ ๑๒ เขาก็ตั้งสมมุติฐานขึ้นมาว่าเวลา ๓๐ ปี ถ้าใช้เงินลงทุนขนาดนี้ ถ้ารัฐได้อัตราผลตอบแทนร้อยละ ๑๒ เอกชนน่าจะพอใจ

ดังนั้นเอกชนน่าจะแบ่งเงินให้กับรัฐเป็นเงินสุทธิตั้งแต่วันนี้ ณ ปีนี้ เป็นเงิน ๑๑,๓๐๐ กว่าล้านบาทเศษ

เราก็ควรจะกลับไปดูว่า ที่ผู้ประมูล ๓ ได้แล้ว กรม.อนุมติให้เป็นเจ้าของสัมปทาน ๓๐ ปีแล้ว คือบริษัท ฮัทชินสัน พอร์ต เขาเสนอราคาจริง ๆ ที่เท่าไร

ขั้นต่ำที่เสนอมา ๓๐ ปี ที่การทำเรือเห็นว่าควรจะได้รับเป็นเงิน ๕๑,๕๑๐ ล้านบาท

นั่นหมายความว่าบริษัทเอกชนทั้ง ๓ ราย ต้องให้อย่างน้อยที่สุด ๕๑,๕๑๐ ล้านบาท สำหรับเงินที่เพิ่มไปจากนั้นต้องแข่งกันครับ

บริษัทฮัทชินสันเสนอว่า ๑๐ ปีแรกไม่ ให้เงินเพิ่มเลย ให้เฉพาะตามที่กำหนดไว้ ใน TOR คือ ข้อกำหนดในการประมูลเท่านั้น

ปีที่ ๑๑ จึงจะจ่ายเพิ่ม ๒๕๔ ล้าน

ปีที่ ๑๒ จ่าย ๓๒๘ ล้าน จ่ายไปเรื่อย ๆ รวมเงินเพิ่มทั้งหมดตลอด ๓๐ ปี

เป็นเงิน ๘,๘๘๘ ล้านบาท

รวมเบ็ดเสร็จแล้ว ฮัทชินสัน เสนอจ่ายเป็นเงินค่าสัมปทานทั้งสิ้น ๖๐,๘๐๘ ล้านบาท

ถ้าจะทอนลงมาเป็นเงินที่เรียกว่า ค่าของเงิน ณ ปัจจุบัน ในอัตราเดียวกันกับที่บริษัทที่ปรึกษาคิดไว้ คือร้อยละ ๑๒ จะเป็นเงิน NPV ๓,๕๘๘ ล้านบาท

พอพลิกดูเอกสารของที่ปรึกษาเขาบอกว่า รัฐพึงได้รับ ๑๑,๐๐๐ ล้านบาทเศษ พูดย่างๆว่า ได้รับต่ำกว่าที่ปรึกษาคำนวณไว้ ๔,๐๐๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖๐ นั่นเอง

แล้วคนที่รับผิดชอบโครงการ ทำอย่างนี้ได้อย่างไรครับ

ทำไมไม่เจรจา

ทำไมไม่ขอเงินเพิ่ม

จะมาบอกอย่างเดียวว่าบริษัทนี้ดีมาก เป็นบริษัทระดับโลก WORLD CLASS ใหญ่ที่สุดในโลก ถ้าอ้างเหตุผลอย่างนั้นแล้ว ไม่ต้องประมูลครับ เลือกเข้าไปได้เลย แล้วเจรจา ก็คงไม่มีใครว่า ถ้าหากว่าเจรจาถูกต้อง หรือกลัวผิดระเบียบ แล้วทำไมจะต้องทำเป็นว่าเปิด ๒ ซอง ในเมื่อเปิดซองเดียวก็รู้ราคาอยู่แล้ว

เวลาเปิดซองราคาของ บริษัท ฮัทชินสัน พอร์ต ราคาที่ฮัทชินสัน พอร์ต เสนอผลตอบแทนให้กับการทำเรือฯ เป็นตัวเลขตัวเดียวกันกับที่ระบุไว้ในงบการเงินที่น่าเสนอในส่วนของเทคนิคครับ แต่ทำไมยังเลือกบริษัทนี้รวมทั้งเงินที่บริษัทเสนอผลตอบแทนต่ำไปกว่าที่ควรจะเป็นถึง ๔,๐๐๐ ล้านบาท หายไปไหน ใครเอาเข้ากระเป๋าตอบหน่อยครับ ?

ข้อสำคัญที่สุดอีกประการ ก็คือ สัญญาสัมปทานเป็นข้อผูกพันที่รัฐบาลนี้หมดไปแล้ว รัฐบาลหน้า รัฐบาลต่อ ๆ ไปจะต้องรับผิดชอบร่วมกัน คือไม่สามารถแก้ไขสัญญาที่ทำไว้ ๓๐ ปีได้ครับ

คิดดูเอาเองว่าประเทศชาติเสียหายขนาดไหน

คำตอบที่ให้ในสภา ถามว่าทำไมทำได้เร็ว ตอบว่าเข้าไปด้วยซ้ำ อยากให้เร็วกว่านี้

ถามว่าทำไมผลประโยชน์ตอบแทนของรัฐจึงต่ำมาก ต่ำกว่าบริษัทที่ปรึกษาเสนอถึง ๔,๐๐๐ ล้านบาท ก็เลยไปตอบว่าวิธีคำนวณต่างกัน คิดอัตราดอกเบี้ยต่างกัน ซึ่งไม่ได้เกี่ยวกับเลขกับวิธีคำนวณ NPV และอ้างว่าผลตอบแทนไม่สำคัญ แล้วอะไรสำคัญครับ ถ้าผลประโยชน์ของประเทศไม่สำคัญที่สุด

หลังผมอภิปรายเรื่องนี้ในสภา รู้ไหมครับ เกิดอะไรขึ้น มีผู้หวังดีโทรศัพท์มาหา บอกว่าเป็นเจ้าหน้าที่การทำเรือฯ มีข้อมูลเด็ดในเรื่องนี้ คุยไปคุยมา มาหลอกถามว่าผมได้ข้อมูลทั้งหมดมาจากไหน อย่างนี้เขาเรียกว่าอ้าปากก็เห็นไปถึงลำไส้ครับ ว่าใครใช้ให้โทรฯมา

เรื่องทั้งหมดนี้ผมได้ยื่นเอกสารไปยัง ป.ป.ช. และ สตง. เพื่อให้ตรวจสอบเรื่องนี้แล้วครับ

ตอนนี้ก็ได้แต่ภาวนาว่า ป.ป.ช.และ สตง. จะสามารถทำงานตามหน้าที่ได้อย่างเต็มที่ ปราศจากการแทรกแซงจากทางการเมือง เพื่อที่เราจะได้มีโอกาสเห็นการกระชากหน้ากากจอมโจรผู้ฉกผลประโยชน์ของชาติ เข้ากระเป๋าตัวเองใจครับ